



2025-04-04

Konstituerande styrelsemöte

Till:

Styrelsen för Svinesundskommittén

Härmed kallas du till konstituerande styrelsemöte fredag den 25 april kl. 14.30 på Rudskogen Motorsenter, Rakkestad.

Förslag till dagordning

- §1. Mötet öppnas
- §2. Val av två justerare
- §3. Godkännande av dagordningen
- §4. Val av arbetsutskott
- §5. Beslut om firmatecknare

Arbetsutskottet föreslår att styrelsen beslutar

Att två (2) styrelseledamöter i förening tecknar föreningens firma.

Att Cecilia Nilsson (710629-2589) har teckningsrätt vad gäller löpande förvaltning, behörighetsadministration bank och rekvisition av projektmedel samt rätt att utkvittera ankommande ass, brev, postförskott och paket.

Att Lena Wallin (710930-6600) har rätt att göra uttag eller överföringar från bankgiro och bank när det gäller den löpande förvaltningen, inklusive inbetalningar av företagsskatt och arbetsgivaravgifter, upp till fyra (4) prisbasbelopp per transaktionstillfälle, samt växla valuta från valutakontot samt överföra externa projektbidrag till projektpartners utan beloppsgräns, samt rätt att utkvittera ankommande ass, brev, postförskott och paket.

Lena Wallin har rätt att teckna avtal och säga upp föreningens telefonabonnemang.

§6. Beslut om instruktion för verkställande tjänsteman, verksamhetsledare (bilaga 1)

Arbetsutskottet föreslår att styrelsen beslutar

Att fastställa instruktionen för verkställande direktör.

§7. Beslut angående upphandlingar och regler för inköp (bilaga 2 och 3)



Arbetsutskottet föreslår att styrelsen beslutar

Att fastställa inköps- och upphandlingspolicyn.

§8. Positionspapper – Infrastruktur och kollektivtrafik i gränsregionen (bilaga 4)

Svinesundskommittén får regelbundet frågor om hur föreningen förhåller sig till infrastruktur och kollektivtrafik i gränsregionen men saknar idag en officiell position för området. Nordiska rådet och de flesta övriga nordiska gränskommittéer arbetar med frågan och har en officiell position. I vår gränsregion finns det bland annat en utmaning med köer på E6 över Svinesundsbron vilken kan lösas genom att lägga över gods från lastbil till tåg.

Arbetsutskottet föreslår att styrelsen beslutar:

Att anta positionen inom infrastruktur och kollektivtrafik i gränsregionen enligt positionspapperet i bilaga 4.

§9. Övriga frågor

§10. Nästa styrelsemöte

Arbetsutskottet föreslår att styrelsen beslutar

att fastställa nästa styrelsemöte till fredag 14 november.

§11. Mötet avslutas

Välkommen!

Linn Laupsa
Ordförande

Cecilia Nilsson
Daglig leder/VD



Instruktion för verkställande direktör

Allmänt om verkställande direktörs uppgifter

Det åligger verkställande direktör nedan VD, att sköta Svinesundskommitténs löpande förvaltning och verksamhet. VD skall därvid följa de riktlinjer och anvisningar som styrelsen meddelar i denna instruktion eller på annat sätt.

- VD skall i sitt arbete verka för att verksamheten bedrivs enligt sunda ekonomiska principer och i överenskommelse med god sed och etik och därvid tillse att: Medelsförvaltning sköts på betryggande sätt
- Svinesundskommitténs överlevnad på lång sikt säkerställs
- Svinesundskommittén tillförs nödvändig kompetens
- Svinesundskommitténs verksamhet bedrivs i enlighet med lagar, författningar och myndigheters föreskrifter samt i enlighet med föreningens stadgar
- Vidta åtgärder för att bokföring fullgörs i överensstämmelse med lag.

Arbetsuppgifter

VD har med stöd av fastställd organisation, fastställt handlingsprogram, tilldelade resurser samt tillgängliga styr- och kontrollsystem att välja de arbetsuppgifter som denna anser förverkligar fastlagda mål. Det ingår bland annat att:

- förbereda styrelsen och årsmöte i samråd med ordförande
- tillhandahålla styrelsen relevant och aktuell information
- rapportera den ekonomiska situationen i föreningen respektive projekt
- successivt föreslå nödvändiga justeringar av handlingsprogrammet
- verkställa av styrelsen fattade beslut och avrapportera utfallet.

Verksamhet

Utveckla och genomföra verksamheten enligt föreningens stadgar, vision, mål och handlingsprogram/verksamhetsplan.

Ekonomi

Övervaka att redovisning av ekonomi är säker och under kontroll. Förvissa sig om att bokföring, uppbörd etc. följer lagar och förordningar.

Organisation

Vid behov föreslå åtgärder för att utveckla organisationen.

Personal

Sörja för god arbetsmiljö och att aktuell personal erhåller kompetensutveckling.

VD:s beslutsordning

VD skall följa fastställda riktlinjer för upphandling.

VD har rätt att upp till två (2) prisbasbelopp inhandla varor och tjänster utan upphandling.

VD tecknar firma i enlighet med särskilt beslut av styrelsen.



Inköps- och upphandlingspolicy för Svinesundskommittén



Affärsmässighet

Upphandling skall göras med utnyttjande av de konkurrensmöjligheter som finns, och även i övrigt genomföras affärsmässigt.

Kompetens/rådgivning/biträde

Upphandling skall göras enligt gällande regelverk för offentlig upphandling och förekommande avtalsrutiner.

Vid behov kan inköpsavdelning eller motsvarande i medlemskommun konsulteras för rådgivning och biträde. I förekommande fall kan Svinesundskommittén omfattas av gällande eller nyupprättade ramavtal upphandlat av någon medlemskommun.

Basbelopp

All offentlig upphandling styrs huvudsakligen av *Lagen om offentlig upphandling (LOU)*, vari redovisas de upphandlingsformer som gäller samt regler för dessa.

Ovanstående upphandlingar görs enligt "*Procedurregler för upphandling*". Beloppen som anges är exklusive moms.

Procedurregler för upphandling

Riktlinjer för direktupphandling

Direktupphandling får ske med tillämpning enligt nedan angivna procedurregler upp till låga värdet enligt LOU.

Grundläggande gäller, att direktupphandling skall göras med utnyttjande av de konkurrensmöjligheter som finns, och även i övrigt genomföras affärsmässigt. Anbudsgivare och anbud skall behandlas utan ovidkommande hänsyn.

Strömstad kommuns "*Blankett för dokumentation av direktupphandlingar mellan 49 300 – 700 000 kr i linje med direktupphandlingsgräns gällande från 1 februari 2022.*" kan användas som mall för dokumentation – se bilaga 3



Procedurregler

100 tkr **Inköp kan göras utan infordran av skriftliga anbud**
Affärsmässig handläggning skall ändå ske

Direktupphandlingsgränsen enl. LOU (700 000 sek 2022)

Anbud från minst tre anbudsgivare bör införskaffas

Anbud öppnas vid en förrättning där minst två personer deltar.

Anbud skall föras upp i en förteckning (öppningsprotokoll) och skall skriftligen bestyrkas av dem som deltar i förrättningen.

Skriftlig redovisning (beslutsprotokoll) av motiv för val av leverantör upprättas.

Angivna basbeloppsgränser gäller som huvudregel

Förenklad upphandling

Förenklad upphandling tillämpas om upphandlingsvärdet överstiger värdet för direktupphandlingsgränsen upp till det tröskelvärdet som anges i LOU.

Förenklad upphandling sker genom elektronisk anbudsfrågan

Upphandling över tröskelvärdena enl. LOU (2 236 731 sek 2022)

Vid upphandling över tröskelvärdena tillämpas upphandlingsförfarandena enligt LOU,

Upphandling av varor och tjänster under tröskelvärde

Enligt LOU 19 kap.

*** Direktupphandling**

– Får göras utifrån de regler som anges i Svinesundskommitténs upphandlingspolicy.

*** Förenklad upphandling**

– Upphandlingsförfarande med elektronisk handläggning, annonsering i Strömstad kommuns upphandlingsportal, respektive riktad förfrågan i den omfattning som affärsmässigheten kräver för uppnående av bästa konkurrens.



Vid behov av kompletterande information eller vid osäkerhet om handläggning av upphandlingsärende kan kontakt tas med medlemskommuns inköpsavdelning eller motsvarande.

Registrering av inkomna anbud

LOU 1 kap. Allmänna bestämmelser 12 kap § 10

Öppningsprotokoll skall upprättas vid anbudsöppning

I övrigt anger arkivlagen att handlingar avseende upphandling skall arkiveras enligt följande:

- Antagna anbud/offerter samt Avtal/Kontrakt skall förvaras minst 2 år efter avtalstidens utgång.
- Övriga handlingar t.ex. ej antagna anbud/offerter, förfrågningsunderlag, anbudsförteckning sammanställning skall förvaras minst 2 år.

För upphandlingar som omfattar vatten-, energi-, transport- och telekommunikationsområdena gäller särskilda krav för arkivering (LOU 4 kap.) Dessa handlingar skall bevaras i minst 4 år.

Om diarieföring av inkommen handling tillämpas skall registreringen handläggas så att detta inte bryter mot reglerna för sekretess.

Förvaring av anbud

LOU 12 kap 17§

"En upphandlande enhet skall på betryggande sätt förvara anbud och anbudsansökningar med tillhörande beskrivningar, modeller och ritningar samt anbudsförteckningar, sammanställningar och liknande. "

17 § I arkivlagen (1990:782) finns bestämmelser om myndigheters och vissa andra organs arkiv. För en upphandlande myndighet som inte omfattas av arkivlagen gäller andra och tredje styckena.

När en upphandling har avslutats ska en upphandlande myndighet på betryggande sätt förvara anbudsansökningar och anbud med tillhörande beskrivningar, modeller och ritningar samt anbudsförteckningar,



sammanställningar, sådana dokument som avses i 14 §, den individuella rapporten enligt 15 § och liknande handlingar. Handlingarna ska bevaras minst fyra år från den dag då kontraktet tilldelades.

En upphandlande myndighet ska även bevara det kontrakt eller det ramavtal som har ingåtts efter upphandling enligt denna lag. Kontraktet eller ramavtalet ska bevaras åtminstone under sin löptid.

Med "*betryggande sätt*" avses att anbudshandlingar skall förvaras så att ingen obehörig kan ta del av handlingarna. Anbudshandlingar, som inte omfattas av direkt handläggning, skall förvaras i låst utrymme där endast den eller de, som berörs av handläggningen, har tillgång till nyckel.

Sekretess

Sekretess gäller för all offentlig upphandling och omfattar inte bara priser och andra avtalsvillkor utan exempelvis även uppgifter avseende:

- anbudsansökning vid selektiv eller förhandlad upphandling samt öppen upphandling
- registreringshandling fram till beslut om antagen leverantör och lagd order
- vilka leverantörer som lämnat anbud
- sammanställningar
- öppningsprotokoll

Inga uppgifter, som rör den aktuella upphandlingen, får lämnas ut förrän beslut om leverantör meddelats.

Om anbudsgivare begär att hans anbud skall omfattas av sekretess även efter avtal slutits eller ärendet annars avslutats så är det, oavsett skäl och/eller motiv för framställan, alltid den upphandlande myndigheten/organisationen som avgör om detta skall ske.



Blankett för dokumentation av direktupphandlingar mellan 49 300 – 700 000 kr i linje med direktupphandlingsgräns gällande från 1 februari 2022.

Vid direktupphandling över 100 000 kr, skall ekonomiavdelningen/upphandlingsenheten alltid kontaktas.

Förvaltning / Enhet				(Diarie nr)
Beskrivning av köpet/behovet av vara/tjänst/entreprenad innehåll				Beräknat värde exkl. moms (kr)
Beskrivning av avtalet/behovet av vara/tjänst/entreprenad				Beräknat värde exkl. moms (kr) under avtalstiden
Avtalets löptid och värde (inkl. eventuella avtals-förlängningar)	Avtalsstart	Avtalsslut	Avtals-förlängning	Beräknat värde exkl. moms (kr) under avtalstiden
Värde av ev. tidigare köp av samma slag gjorda under samma räkenskapsår på förvaltningen.				
Inkomna anbud från anbudsgivare (exkl. vinnande anbud)	Organisationsnummer			Anledning till att avtal ej ingåtts

Leverantör/er (vinnande anbud)	Organisationsnummer

Metod för konkurrensutsättning (fler alternativ kan väljas)

<input type="checkbox"/> Leverantörer har bjudits in att lämna anbud
<input type="checkbox"/> Annons på myndighetens hemsida
<input type="checkbox"/> Elektroniskt upphandlingssystem
<input type="checkbox"/> Annons i annonsdatabas
<input type="checkbox"/> Ingen konkurrensutsättning

Antal inbjudna leverantörer:

Antal inkomna anbud:

Kriterier/krav för utvärdering av anbud

<input type="checkbox"/> Pris (t.ex. pris per enhet, totalpris, LCC)	<input type="checkbox"/> Dokumenterade mätbara egenskaper	<input type="checkbox"/> Bedömning av arbetsprover
<input type="checkbox"/> Miljökriterier	<input type="checkbox"/> Sociala / arbetsrättsliga hänsyn	<input type="checkbox"/> Bedömning av referenser
<input type="checkbox"/> Bedömning av meritförteckningar	<input type="checkbox"/> Leveranstid	<input type="checkbox"/> Annan kvalitet (ange vilken):

Kommentarer (t.ex. anledning till att konkurrensutsättning inte skett)

Glöm inte att diarieföra samtliga handlingar som tillhör denna upphandling.

Behörig enligt delegation (namn och underskrift)

Datum

--	--

Anvisningar för ifyllande

Förvaltning/enhet

Här anges namn och organisationsnummer på den upphandlande myndighet eller enhet som omfattas av avtalet.

Diarienummer

I rutan kan myndighetens interna diarienummer eller motsvarande anges.

Beskrivning av avtalsföremålet

I denna ruta ges en kortfattad beskrivning av vilken typ av vara, tjänst eller byggtreprenad avtalet avser. En blankett bör fyllas i för varje avtal. Vid tecknande av avtal med flera delområden bör således en blankett fyllas i för varje delområde.

Beskrivning av avtalet

I denna ruta ges en kortfattad beskrivning av avtalets omfattning.

Avtalets löptid och värde

I rutan för avtalet löptid anges den period avtalet gäller, t.ex. 1 aug – 1 okt 2021. I rutan för avtalets ingående anges det datum då avtalet ingicks. I rutan för beräknat värde anges det beräknade värdet av de olika delarna av avtalet. Värdet bör anges i svenska kronor exklusive mervärdesskatt och avse värdet vid avtalets tecknande. Med beräknat värde avses värdet av alla utbetalningar till leverantörerna som förväntas med anledning av det aktuella avtalet. Lämpliga utgångspunkter för att uppskatta det beräknade värdet kan vara offererade priser, prognosticerad förbrukning, kontraktsvärdet, tidigare års förbrukning, budgetprognoser med mera. Värdet av eventuella optioner om förlängning eller ytterligare köp m.m. anges separat under denna rubrik. Värde av ev. tidigare köp av samma slag gjorda under samma räkenskapsår: För att kontrollera att direktupphandlingsgränsen inte överskrids bör myndigheten kontrollera att avtalets värde, inkl. samtliga köp av varor, tjänster och byggtreprenader av samma slag under räkenskapsåret, inte överskrider direktupphandlingsgränsen. I fältet för Värde av ev. tidigare köp kan därför värdet av tidigare köp av samma slag under räkenskapsåret anges. Om summan överskrider direktupphandlingsgränsen föreligger inte längre förutsättningar för en direktupphandling på denna grund.

Inkomna anbud från anbudsgivare (exkl. vinnande leverantör/er)

I rutan anges namn och organisationsnummer för alla anbudsgivare som lämnat anbud, men som myndigheten inte ingått avtal med.

Anledning till att avtal ej ingåtts

I rutan anges anledning till att avtal inte har ingåtts med anbudsgivare som lämnat anbud, eller ombetts lämna anbud.

Leverantör/er

Här anges namn och organisationsnummer på samtliga leverantörer som omfattas av avtalet. Om avtalet omfattar fler än fyra leverantörer kan detta anges i kommentarsfältet eller på bifogad lista.

Metod för konkurrensutsättning

Om avtalet föregåtts av konkurrensutsättning anges vilken eller vilka metoder som använts för konkurrensutsättning. Om någon annan metod än de uppräknade använts kan detta anges i kommentarsfältet nedan. I rutorna anges antalet leverantörer som bjudits in respektive lämnat anbud.

Kriterier/krav för utvärdering av anbud

I rutan anges vilken eller vilka av följande faktorer som haft betydelse vid utvärderingen av anbud. Om flera faktorer anges den viktigaste faktorn med 1, den näst viktigaste med 2 och så vidare.

Kommentarer

I rutan kan eventuella kommentarer anges, liksom ev. kompletteringar i de fall rutorna inte räcker till.

**2025-03-07**

Innehåll

Positionspapper - Infrastruktur och kollektivtrafik i gränsregionen.....	1
De nationella planerna och konkurrensen om objekten.....	1
Den regionala planeringen	2
Argumentationen ur Svinesundskommitténs perspektiv	3
Vi måste få fram godset.....	3
Sjöfarten kan avlasta	3
Det säkerhetspolitiska läget kräver upprustning	4
Stärk persontrafiken.....	4
Svinesundskommittén bör:.....	5

Positionspapper - Infrastruktur och kollektivtrafik i gränsregionen.

Ska Svinesundskommittén engagera sig i infrastrukturfrågorna, och i så fall med vilka utgångspunkter? Ja, med argumentationen om behovet av tillväxthöjande och säkerhetspolitiska åtgärder för nationerna, att vår gränsregion är viktig för att samarbetet mellan våra länder ska fungera för flöde av gods och av säkerhetsskäl.

Däremot bör Svinesundskommittén (SK) inte engagera sig i diskussionen om de enskilda objekten. Dels finns det en risk för splittring internt i SK, dels finns det andra organ som har det specifika uppdraget, bl.a. STRING. Däremot kan SK bekräfta de prioriteringar som är gemensamt gjorda av regional nivå.

De nationella planerna och konkurrensen om objekten.

Konkurrensen om investeringar i nationell infrastruktur är i princip oövervinnerlig för Västsverige. Det är enbart i total enighet från kommuner och regionen som nya objekt kommer på tal. På den svenska sidan i vår gränsregion är det inte aktuellt med nya objekt.

På motsvarande sätt är det stor konkurrens om finansiering av nya objekt i Norge. Norska regeringen lade fram sin Nasjonal transportplan, NTP, i mars 2024. I NTP presenteras objekten och Stortinget lade till nya objekt i planen, utan att tillföra motsvarande mängd resurser. I planen förslås att bygga dubbelspår till Fredrikstad medan Stortinget även prioriterade t.ex. banan via Kongsvinger i riktning mot Sverige.

Processen i Sverige vad gäller nationell infrastrukturplan liknar på många sätt den norska. Skillnaden är att riksdagen enbart beslutar om de finansiella ramarna. Det är regeringen som beslutar om objekten. Den processen pågår just nu. Riksdagen fattade beslut om ramarna i december 2024. Regeringen beslutar Infrastrukturplanen senast i juni -25 som då innehåller utpekade objekt i nationell plan (järnväg och Europa-vägar).

Både norska och svenska regeringarna förordar den s.k. fyrstegsprincipen. Det vill säga att tänka om, optimera och bygga om – innan man beslutar om att bygga nytt.

Underlättar det om vi verkar för att samordna planeringen mellan Norge och Sverige? Att ändra tiden för norsk och svensk NTP är inte realistiskt. Dessutom är de objekt som är aktuella för vårt område inga nya objekt, utan det handlar om att tänka om, optimera och bygga om befintliga objekt. Det viktiga är att våra kommunala och regionala företrädare är medvetna om att det inte finns utrymme för nya objekt i Svinesundsområdet, vare sig i Norge eller Sverige. Däremot är det viktigt att planeringen inom myndigheterna samordnas mellan länderna, såsom skett i "Mulighetsstudien".

Enligt de fastställda kriterier som Trafikverket arbetar efter är Stockholm prioriterat. Den s.k. grundläggande tillgänglighet för interregionala resor gäller bara Stockholm, och avser flyg, tåg, buss eller en kombination av dessa. Göteborg eller andra städer i Sverige har inte den formella statusen.

Det är en av anledningarna till att transportinfrastrukturen är styvmoderligt behandlade i stråket Göteborg – Oslo, ja hela Västsverige. Västsverige ligger inte i fåran för anslutning till Stockholm. Det är också anledningen till att Västra Götalandsregionen satsar egna resurser för samfinansiering av järnväg, bl.a. till Bohusbanan, västsvenska paketet och nu även sträckan Göteborg – Borås.

Planeringen i Sverige går alltså i riktning till och från Stockholm, i Norge är planeringen för infrastruktur i nord-sydlig riktning. Däremot har Oslo kanske ett större intresse av att koppla sig mot Göteborg vidare söderut.

Den regionala planeringen

Parallellt med beslut om objekten i den nationella planen ska Västra Götalandsregionen och kommunerna besluta om de s.k. länsplanerna (regional plan) som omfattar de regionala vägarna samt cykelbanor.

Fylkeskommunerna i Norge har ett planeringsansvar som inte finns på motsvarande sätt för regionerna i Sverige. Viken fylkeskommune antog Prioritering av strategier och teman från planunderlaget som senare har uppdaterats för Østfold fylkeskommune. Strategin säger att man ska: Ta vara på det vi har, utvidga där vi kan, och utnyttja kapaciteten i både befintlig infrastruktur och transportutbud bättre och bygga nytt där vi måste. Utnyttja

kapaciteten i både befintlig väg- och järnvägsinfrastruktur och transportutbud bättre, i stället för att bygga nytt. Bidra till god samordning vid utbyggnad av järnväg och väg, inklusive att byggfasen utnyttjas för att skapa nya resvanor i befolkningen.

Argumentationen ur Svinesundskommitténs perspektiv

Vi måste få fram godset

Idag tar det dubbelt så lång tid för ett godståg att åka från Göteborg till Oslo som det gör för en lastbil. Detta leder till att 2 700 lastbilstransporter passerar gränsen via Svinesundsbron – varje dag. 70 procent av lastbilarna som fraktat gods till Norge kör tomma tillbaka. Detta samtidigt som pendlarna sitter i bilar. 97 procent av personresorna mellan Göteborg-Oslo sker med bil.

Den bristande kapaciteten för gods- och persontransporter framhålls i allt större utsträckning som ett hinder för både tillväxt, utveckling och säkerhetspolitiska intressen. Detta gäller särskilt effekterna på tillväxt, handel och arbetskraftsutbyte i gränsregionen. I ett större perspektiv ökar dessutom godsmängderna samtidigt som det säkerhetspolitiska läget är ansträngt. Denna situation påverkar både Norge och Sverige, med särskild tyngdpunkt i vår gränsregion.

Sträckan Göteborg – Oslo, via Dalsland är sedan många år utpekat som prioriterat objekt i Västra Götaland. Sträckan är fortfarande inte utpekat i nationell plan men står nu överst bland de objekt som är på väg in. Återvalsstudier är gjorda, och inte minst ”Mulighetsstudien” ger nytt hopp åt att prioritera sträckan.

Köerna på Svinesundsbron är fortsatt ett problem och mängden gods kommer att öka i och med att Fehmarn Bält-förbindelsen öppnar inom några år. Analyser visar en ökning med 50 procent av lastbilstransporterna över Svinesund. Enligt statistik från 2022 är det 20 000 rörelser per dag över bägge broarna, varav 2200 tunga lastbilar. Ökad samlastning har gjort att trafiken minskat något.

Järnvägen för gods är inte tillräcklig. Göteborgs Hamn vill föra över mer av godset till järnväg men kapaciteten på Norge/Vänerbanan är inte tillräcklig.

Sjöfarten kan avlasta

Göteborgs Hamn är Nordens största hamn och hanterar 40 miljoner ton gods per år. I Västsverige följer därefter Brofjorden i Lysekil, Uddevalla hamn och övriga hamnar längs kusten och inlandssjöfarten.

Norge har över 3000 hamnterminaler, de flesta privat drivna. Större hamnar i Østfold är Moss, Halden och Borg Hamn. I Norge avsatte regeringen 2013 19,3 Miljarder NOK för att effektivisera hamnar och transportnät längs kusten fram

till 2023. Oslos hamn har fått del i den uppgraderingen, men det har också inneburit att de mindre hamnarna inte fått del i uppgraderingen.

Sjöfartsverkets statistik för [år 2024](#) visar att antalet anlöp till svenska hamnar minskar. Strömstad är fortsatt en av de större hamnarna 7:e plats i landet vad gäller passagerarantal.

Elektrifieringen av fritidsbåtsflottan runt viken

Go Leif, ett Interreg-projekt, involverar ett stort antal fritidsbåtshamnar i Sverige och Norge och ska bidra till cirka 400 nya laddpunkter, fem snabbbladdare och en webbplats med konsumentinfo och laddkarta, genomföra kunskapshöjande workshops, bilda regionalt näringslivs nätverk samt anordna två nordiska konferenser. De tolv parterna är Agder fylkeskommune, Arendal kommune, USN Universitetet Sørøst Norge, Föreningen Lydløs, Lysekils kommun, LEVA, Grefab, SSPA och Fyrbodals kommunalförbund, Business region Göteborg, Göteborgs kommunalförbund samt Innovatum Science Park samt Västra Götalandsregionen.

Det säkerhetspolitiska läget kräver upprustning

Kapacitetsbrister i transportinfrastrukturen är också ett bekymmer ur ett totalförsvarsperspektiv. Göteborgs hamn vid sidan av Trondheim och Narvik är utpekade Natohamnar.

I Västra Götaland är både väg- och järnvägsinfrastrukturen i behov av ökad bärighet för att klara försvarets behov. Något som har betonats i inriktningsunderlaget från svenska regeringen är förstärkta tvärförbindelser i öst-västlig riktning. VGR framhåller i sitt underlag till regeringen att flera sådana stråk som är relevanta från Västsverige till Norge, bärighetsinvesteringar kan även krävas i Västsverige, t.ex. till hamnar såsom Uddevalla hamn.

Stärk kollektivtrafiken

Västtrafiks linje 111 från Strömstad till Halden är unik i sitt slag, Den går relativt ofta. Det är enkel för att köpa biljett i Västtrafiks app. På sträckan Göteborg - Oslo, via Trollhättan, Ed, Halden, kör VY varannan timma. Från Trollhättan till Halden tar resan 1 timma och 35 min. Västtrafik har ett biljettsamarbete och det går att köpa månadsbiljett och pendla med tåg till Halden.

Längs E6 kör Vy-buss och Flixbus Göteborg – Oslo med stopp i Uddevalla, Tanum, Strömstad, Sarpsborg (stoppen varierar mellan buss-företag och olika turer). Västtrafik har inget biljettsamarbete med bussbolagen.

Sträckan Oslo – Göteborg tar ca 3 timmar och 45 min med tåg, går något snabbare med buss.

Idag går inga nattåg på sträckan Oslo – Göteborg och söderut. Det finns dock stora önskemål om nattåg, både av klimatskäl men också av bekvämlighetsskäl.

Svinesundskommittén bör:

- Våra fokusområden blå och grön tillväxt samt gränsmöjligheter har stort behov av fungerade infrastruktur, möjligen även fokusområdet för turism. Infrastruktur bör inte bli ett nytt fokusområde för Svinesundskommittén.
- Verka för bättre infrastruktur och transporter i enlighet med regionala prioriteringar i Västra Götaland och Østfold.
- Verka för dialog mellan trafikpolitiker i Østfold fylkeskommune och Västra Götalandsregionen.
- Uttrycka uppskattning för de regelbundna mötena mellan de nationella trafikmyndigheterna.
- Påpeka att Svinesundsbroarna inte klarar mer gods och påverka för att ytterligare god förs till järnväg och båt.
- Verka för en utbyggd närsjöfart som Vänersjöfarten och kustsjöfart i relationen Göteborg-Uddevalle-Oslo, har potential att avlasta väg- och järnvägsnätet i regionen och bidra till minskade klimatutsläpp.
- Verka för nattågskapacitet Oslo – Göteborg - Hamburg.
- Önskan om tillköp av buss och tåg-linjer samt Snabbuss till Haldens stasjon.
- Verka för biljettsamarbete med Vy buss och Flixbuss via kollektivtrafikbolagen.

Underlag:

[Mulighetsstudie](#)

[Regionale planer](#) för Østfold

[Strategisk plan](#) för godset, VGR.